



ДОЛГОСРОЧНЫЕ ДОГОВОРЫ В СИСТЕМЕ ДОГОВОРОВ ПЕРЕВОЗКИ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ УКРАИНЫ

Лариса СВИСТУН,

кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин
Днепропетровского государственного университета внутренних дел

Summary

In its submission the author examines one of the most important contracts in the system of contracts of carriage of goods by road – long-term contract. The author analyzes the position of the treaty, its features, compares it with other types of contracts included in contracts of carriage of goods by Ukrainian legislation.

Key words: contract, deadlines, transportation, Carrier.

Аннотация

В статье рассматривается один из важных договоров в системе договоров перевозки грузов автомобильным транспортом – долгосрочный договор. Анализируется место данного договора, его особенности, он сопоставляется с другими видами договоров, входящими в систему договоров перевозки грузов по законодательству Украины.

Ключевые слова: договор, сроки, перевозка, перевозчик.

Постановка проблемы. Стояние экономического оборота сегодня требует создания соответствующих юридических основ для цивилизованного развития рынка, поэтому большое значение имеет разработка единой научной концепции, в рамках которой осуществлялось бы усовершенствование украинского законодательства. В таких условиях большое значение приобретает проблема дальнейшего развития и совершенствования правового регулирования общественных отношений в сфере перевозки грузов.

Актуальность темы исследования подтверждается недостаточным раскрытием данной темы – в настоящее время практически нет ни одной новой работы по системе договоров перевозки грузов автомобильным транспортом по законодательству Украины.

Научный анализ проблем договоров перевозки в Украине осуществляется многими отечественными учеными. Среди них следует назвать Г.В. Самойленко (перевозки внутренним водным транспортом), И.В. Булгакову (договоры железнодорожной перевозки грузов), О.В. Клепикову (перевозки морским транспортом), И.А. Диковскую (договоры воздушного чартера в международном частном праве), Е.Д. Стрельцову (договоры морской перевозки грузов), И.О. Безлюдько и др., труды которых

и служат фундаментальной базой для дальнейшего исследования рассматриваемых вопросов.

Целью статьи является исследование норм законодательства Украины и Российской Федерации, регулирующих систему договоров перевозки грузов автомобильным транспортом, системы научных взглядов и разработок по данной проблеме. В статье сделана попытка продолжить исследование системы договоров перевозки грузов автомобильным транспортом и выделение долгосрочного договора в ней.

Изложение основного материала исследования. Законодательство, регулирующее перевозки грузов, всегда развивается с ориентиром на договор перевозки конкретного груза за неимением других договорных форм. Нельзя отрицать, что система правового регулирования отношений, связанных с перевозками грузов, традиционно исходит из необходимости урегулирования более подробно обязательств грузоотправителей и перевозчиков, вытекающих именно из договора перевозки конкретного груза.

Привлечение все большего круга общественных отношений по перевозке грузов в сферу правового регулирования сегодня обуславливает то, что отношения по перевозке грузов регулируются системой договоров. Это является основанием возникновения соответствующих гражданско-

правовых обязательств по перевозке грузов, и в данной системе договор перевозки конкретного груза является лишь одной из разновидностей договора перевозки. В.В. Луц разделяет так называемые транспортные договоры на основные и вспомогательные. Основные транспортные договоры опосредствуют главную сферу взаимоотношений транспортных организаций и клиентуры (договоры о перевозке пассажиров, грузов, багажа и почты, договоры буксировки). Вспомогательные договоры способствуют нормальной организации перевозочного процесса (договоры на организацию перевозок, экспедиции, на эксплуатацию подъездных путей, подачу и уборку вагонов и т. д.) [1, с. 276].

В систему договоров, касающихся перевозки грузов автомобильным транспортом, входят именно договор перевозки конкретного груза и долгосрочный (годовой) договор.

В Гражданском кодексе (далее – ГК) Украины [2] в главе «Перевозка» содержится отдельная статья, регулирующая долгосрочные договоры. Определение места, времени предоставления транспортных средств под погрузку и предъявления груза к перевозке, порядок и способы его нагрузки, типы и количество перевозочных средств – это неполный перечень вопросов, согласование которых является условием всякой перевозки и без решения которых оно не



может быть выполнено, то есть уже после такого определения возникают обязательственные правоотношения между грузоотправителем и перевозчиком. Причем за ненадлежащее исполнение данных обязательств законом предусмотрена ответственность (ст. 921 ГК Украины). Основанием возникновения указанных обязательств при систематических и долгосрочных отношениях сторон являются долгосрочные договоры.

По этому поводу В.В. Луц отметил, что предприятия железнодорожного, воздушного, морского, автомобильного и речного транспорта, учитывая установленные объемы перевозки для каждого из отправителей, заключают с ними особые организационные договоры (специальные, годовые, долгосрочные, навигационные), направленные на организацию будущих перевозок грузов [1, с. 278].

Российский цивилист В.В. Витрянский, говоря о значении и сфере применения таких договоров, отмечал, что данные договорные модели являются оптимальной формой регулирования взаимоотношений между перевозчиком и грузовладельцем (грузоотправителем, грузополучателем), осуществляемых на долгосрочной основе [3, с. 339].

Так, в советском законодательстве только ст. ст. 34–36 Устава автомобильного транспорта (далее – УАТ) УССР (кстати, действующего) предоставляли возможность автотранспортным предприятиям или организациям заключать с грузоотправителями или грузополучателями годовые договоры на перевозку грузов автомобильным транспортом, но такая возможность им предоставлялась только на основании плана перевозок грузов, что сегодня, разумеется, противоречит требованиям рынка. Поэтому, помимо других видов договоров, в ГК Украины определены понятие и содержание долгосрочных договоров.

Согласно ст. 914 ГК Украины, перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключить долгосрочный договор. По долгосрочному договору перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а собственник (вла-

делец) груза – передавать для перевозки груз в установленном объеме. В долгосрочном договоре перевозки груза устанавливаются объем, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и передачи груза для перевозки, порядок расчетов, а также другие условия перевозки.

Анализируя обязательства по предоставлению транспортных средств, мы считаем, что данные действия на всех видах транспорта выступают как вполне определенные, отдельные от других обязанности. Специальным содержанием такого договора является предоставление предусмотренного количества перевозочных средств в установленные (определенные договором) срок и место в исправном и пригодном для перевозки соответствующего груза состоянии.

Обязательства по предоставлению транспортных средств под погрузку для правоотношений, связанных с перевозкой грузов автомобильным транспортом, имеют особое значение. Как уже отмечалось, в отличие от всех других видов транспорта, где местом загрузки является, как правило, место нахождения самих транспортных организаций или заранее известны специально оборудованные места (порты, аэродромы, вокзалы и т. д.), только автомобильный транспорт обеспечивает выполнение обязательств по предоставлению транспортных средств непосредственно в месте нахождения грузоотправителей.

При перевозке грузов автомобильным транспортом действия перевозчика по предоставлению автомобиля являются предметом детального правового регулирования, так как надлежащее выполнение таких действий имеет существенное значение для последующего выполнения обязательств, вытекающих из договора перевозки.

Очевидно, что при конструировании данного договора учитывался опыт применения норм, содержащихся ранее и содержащихся сейчас в транспортных уставах и кодексах, на различных видах транспорта, а именно: ст. ст. 34–36 УАТ УССР. Так, в соответствии со ст. 36 УАТ УССР,

по годовому договору на перевозку грузов автомобильным транспортом автотранспортное предприятие или организация обязуется в установленные сроки принимать, а грузоотправитель – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме.

Но почему он назван именно долгосрочным, не совсем понятно. На наш взгляд, исходя из определения данного договора, его главная цель – организовать будущий перевозочный процесс: по долгосрочному договору перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а собственник (владелец) груза – передавать для перевозки груз в установленном объеме. А что касается каких-то особых (длинных) сроков данного договора, то в определении об этом вообще не идет. Для сравнения, согласно ст. 798 ГК Российской Федерации, перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. По договору об организации перевозки грузов, перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец – предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

Как видим, существенных различий между определениями договора об организации перевозок, по российскому законодательству, и долгосрочным договором, по законодательству Украины, нет. Кроме того, несмотря на то что в украинском законодательстве данный договор прямо не называется организационным, его организационные функции вытекают именно из его содержания. Заключая такой договор, стороны согласовывают вопросы совместной организации всех стадий транспортного процесса. В дальнейшем деятельность каждой стороны по организации перевозок обусловлена, по сути, обязательствам, вытекающим из долгосрочного (годового) договора.



Следовательно, данный договор необходимо признать договором на организацию перевозок грузов.

На различных видах транспорта, где прием грузов к перевозке осуществляется в месте нахождения перевозчика (железнодорожным – на станции, морским и речным – в порту), возникающие отношения регулируются транспортными уставами и кодексами. Но при перевозках грузов автомобильным транспортом отсутствуют специальные пункты приема груза к перевозке, совпадающие с местом расположения перевозчика. Хотя не исключается возможность загрузки грузов в месте расположения перевозчика (например, в АТП), однако это не практикуется, так как специфика автотранспорта, что является его преимуществом, состоит как раз в способности принять груз к перевозке непосредственно в месте нахождения грузоотправителя. Но это означает, что в нормативном порядке заранее нельзя назвать место сдачи груза к перевозке, в каждом конкретном случае оно может быть определено только по согласованию с грузоотправителем, с учетом местонахождения груза. К тому же в транспортных правилах по автоперевозкам невозможно заранее определить маршруты и схемы грузопотоков, а также решить ряд других вопросов будущего перевозки. Поэтому отношения перевозки грузов автомобильным транспортом регулируются годовыми договорами, на основании которых стороны заключают договоры перевозки конкретных грузов. А если между сторонами годовые договоры не заключены, то такие отношения регулируются договорами перевозки конкретных грузов.

В юридической литературе сложились различные мнения относительно годового договора на автомобильном транспорте.

Так, А.И. Хаснутдинов считал, что годовой договор не является договором перевозки. В подтверждение этого автор отмечал, что, кроме определения некоторых общих условий осуществления перевозок, годовой договор выступает как правовая форма осуществления конкретных хозяйственных действий, а именно: операций по сдаче-приемке грузов.

Указанные действия по своему содержанию имеют определенную экономическую ценность, однако, имущественные отношения, складывающиеся по поводу их осуществления в рамках годового договора, бесплатные по сравнению с договором перевозки конкретного груза. Таким образом, квалификация годового договора как договора перевозки, по мнению автора, ошибочно из-за несовпадения экономической природы отношений, регулируемых данным договором [4, с. 45–46].

Но Х.И. Шварц не соглашался с изложенной мыслью. Он отмечал, что не считать годовой договором перевозки – значит отрывать самым недозволенным образом юридическую форму от ее экономического содержания [5, с. 28]. Отмечая особенность работы автомобильного транспорта, которые диктуют необходимость достижения согласования, прежде чем перевозчик примет груз к перевозке, автор пришел к выводу, что роль такого согласования играет годовой договор.

М.А. Тарасов настаивал на тождестве правовой природы годовых договоров и договоров перевозки конкретного груза, обосновывая это единством целей данных договоров. Автор отмечал, что и тот, и другой договоры имеют одну цель, но различаются по содержанию [6, с. 93].

Отмечая единую конечную цель обоих договоров, А.А. Карлов изложил интересную идею о содержании годового договора и соотношении его с договором перевозки груза. Содержанием годового договора, по мнению автора, являются гражданские организационно-правовые отношения: «... правоотношения, основанные на принципах равенства их участников и выражающие деятельность предприятий (организаций), осуществляются в рамках закона по упорядочению своих взаимосвязей, ... которые по своему содержанию полностью подпадают под действия обязательственного права. ... При этом организационные правоотношения по годовому договору являются организационно-излагающими (образующими), на стадии осуществления которых происходит завязка следующих имущественно-правовых от-

ношений по договору перевозки. В этом проявляется вспомогательная роль годового договора по договору перевозки как разовой сделки ...» [7, с. 28]. А.А. Карлов отмечал, что годовой договор неразрывно связан с договором перевозки и соотносится с ним как «организационное отношение с тем, что организуется» [75, с. 28].

А.И. Хаснутдинов также считал, что непосредственная правовая цель годового договора – это обеспечение завязки перевозочного процесса, то есть осуществление подготовительных действий, необходимых для осуществления транспортировки [4, с. 47].

Взгляды современных российских цивилистов также разнообразны. Так, например, по мнению В.Т. Смирнова, все правоотношения, предшествующие договору перевозки конкретного груза, создают только так называемые организационные предпосылки заключения договора перевозки груза. Относительно договора об организации перевозок автор отмечает, что по своей природе он не является договором перевозки и направлен на обеспечение планомерных отправок грузов. Хотя признается, что существенными условиями договора считаются объемы и сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, порядок расчетов сторон и др. [8, с. 378].

В.В. Витрянский считает, что полноценный гражданско-правовой договор, имеющий такие существенные условия, никак не может служить «организационной предпосылкой» другого договора (на перевозку конкретного груза). Скорее, наоборот, именно договор перевозки конкретного груза при наличии долгосрочного договора об организации перевозок заключается, как это предусмотрено в ст. 798 ГК РФ, в случае необходимости осуществления систематических перевозок грузов на основании постоянных взаимоотношений сторон, служит средством выполнения обязательств сторон, вытекающих из договора об организации перевозок. Во всяком случае, с точки зрения интересов сторон (грузоотправителя и перевозчика),



цели заключения и их роль договора об организации перевозок стоит выше, чем договор перевозки конкретного груза, который по своему правовому значению представляет собой лишь действия сторон по выполнению долгосрочного договора, воплощенные в договорную форму [3, с. 256–257].

На наш взгляд, обязанности субъектов долгосрочного (годового) договора не сводятся к осуществлению только подготовительных действий. Годовой договор не только регулирует процесс детализации и конкретизации будущей перевозки, порядок передачи груза к перевозке, но и определяет ряд условий, в соответствии с которыми будут строиться взаимоотношения сторон при выполнении перевозок конкретных партий грузов. Именно поэтому годовой договор можно отнести к договорам, опосредующим перевозочные отношения. Кроме того, нельзя не согласиться с А.В. Калпиним, который отмечает, что, достигнув в долгосрочном договоре согласия по поводу специфических условий перевозки, стороны на весь период действия настоящего договора освобождаются от необходимости снова договариваться об данных условиях при заключении договоров на каждое конкретное отправление груза. Тем самым долгосрочный договор способствует достижению устойчивых отношений контрагентов, устраняет споры между ними при заключении и выполнении разовых договоров перевозки [9, с. 339].

Выводы. Годовые договоры, так же как и договоры перевозки конкретного груза, имеют прямое отношение к перевозкам грузов автомобильным транспортом, так как все они регулируют правоотношения, складывающиеся между участниками перевозочного процесса: грузоотправителем, автоперевозчиком, другими транспортными организациями, грузополучателем. Признаки, отличающие годовой договор от договора перевозки конкретного груза, составляют специфические особенности годового договора, а именно:

1. Содержание данного договора составляют права и обязанности сторон не только по организации пред-

стоящих перевозок грузов, но и те, которые регламентируют процесс транспортировки как таковой. Договор перевозки конкретного груза регулирует отношения, связанные с непосредственным перемещением материальных ценностей. Предметом договора перевозки конкретного груза является услуга перевозки, а предметом годового договора – только организация будущих перевозок грузов, то есть годовой договор нельзя считать договором перевозки груза.

2. Годовой договор автомобильной перевозки имеет длящийся характер. Выполнение определенной перевозки грузов не прерывает договорных отношений.

3. Срок действия договора определяется сторонами договора. Срок же действия договора перевозки конкретного груза прекращается моментом выдачи принятого к перевозке груза уполномоченному лицу.

Список использованной литературы:

1. Цивільне право України : [підручник] : у 2 кн. / [О.В. Дзера (кер. авт. кол.), Д.В. Боброва, А.С. Довгерт та ін.] ; за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. – К. : Юрінко Інтер, 2004. – Кн. 2. – 2004. – 640 с.
2. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № № 40–44. – С. 356.
3. Витрянский В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. – М. : Статут, 2001. – 526 с.
4. Хаснутдинов А.И. Годовой договор на перевозку грузов автомобильным транспортом / А.И. Хаснутдинов // Правоведение. – 1976. – № 1. – С. 42–50.
5. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте / Х.И. Шварц. – М. : Юридическая литература, 1966. – 264 с.
6. Тарасов М.А. Договор перевозки / М.А. Тарасов. – Ростов-на-Дону, 1965. – 465 с.
7. Карлов О.О. Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом / О.О. Карлов. – К. : Вища школа, Вид. при КДУ, 1974. – 120 с.
8. Гражданское право : [учебник] / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. –

М. : ПРОСПЕКТ, 1998. – Ч. 2. – 1998. – 784 С.

9. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г.Г. Иванова. – М., 2000. – 734 с.